EEN WEEKBLAD MET MICKEY EN KUIFJE

PEP





Nr. 41 10 okt. 1964

35 ct. p.w. losse nrs.
45 ct. België 7 fr.



HALLO, beste vrienden!

De fakkeldrager met het Olympische vuur is in aantocht, de Spelen kunnen beginnen; dat doen ze dan ook, en om precies te zijn: vandaag!
Zaterdag 10 oktober begint in Tokio het vierjaarlijkse sportevenement dat met geen enkel ander toernooi te vergelijken is. In bijna ieder land worden de topmensen op gebied van sport al maanden van tevoren geselecteerd: alleen de besten mogen tijdens de Olympische Spelen de eer van hun land hoog houden. Ze volgen een uiterst streng trainingsschema, dat zó is opgezet, dat de sportlieden juist in Tokio tot hun beste prestaties komen. Via de Syncom 3 kunnen wij hier in Europa iedere dag de gehouden wedstrijden op de voet volgen. De PEP-plaat van deze week heeft als onderwerp (hoe kan het anders) de Olympische Spelen, en als je niet precies weet welke takken van sport tot die Spelen behoren, moet je maar eens goed op de plaat kijken, er staan er genoeg op! Bob Spaak vertelt op pagina 14 en 15 nog een heleboel over wat er allemaal in Tokio gaat gebeuren en over de favorieten voor de gouden, zilveren of bronzen „plak".
„Ik heb met Mach 2 gevlogen!" Dat zullen niet veel mensen kunnen zeggen, zeker geen mensen die niet in het „vak" zitten. Toch is het waar wanneer deze zin uit de mond komt van een Franse journalist die dank zij dit avontuur de reportage van zijn leven kon schrijven. Zijn belevenissen staan op pagina 22 en volgende. Hij vloog in een Mirage en dit Franse woord betekent: fata morgana, ofte wel luchtspiegeling, maar dat dit toestel allesbehalve een fata morgana is, kun je wel aan de foto's zien...

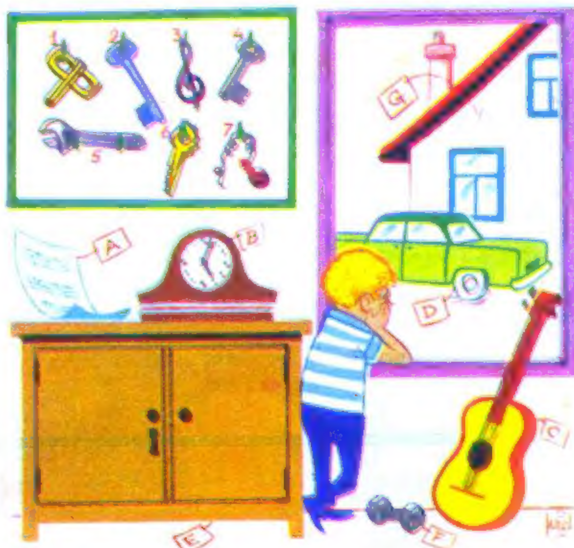


VOOR PIENTERE PEP PUZZELAARS

RAADSEL MET ZEVEN SLEUTELS

Op ieder raadsel zit een sleutel, maar op dit raadsel zitten er wel zeven. Kijk maar eens naar het sleutelbord. De voorwerpen waarop je de sleutels kunt passen, hebben allemaal een letter. Je moet nu proberen de juiste volgorde van de letters te vinden. Schrijf daarvoor de letters in de vakjes van het schema onder de cijfers van de sleutels. Heb je de puzzel opgelost? Schrijf dan de letters in de gevonden volgorde over op een briefkaart en stuur deze vóór 15 okt. naar Red. Pep, Postbus 1444, Amsterdam.

Schrijf in de linkerbovenhoek aan de adreszijde van de briefkaart: Pep-prijsvraag nr. 41.



Oplossing prijsvraag nr. 39: Hoofddeksel, blokhoofd, hoofdstuk, schoolhoofd, hoofdrol, hoofdkaas, hoofdweg.

PRIJZEN

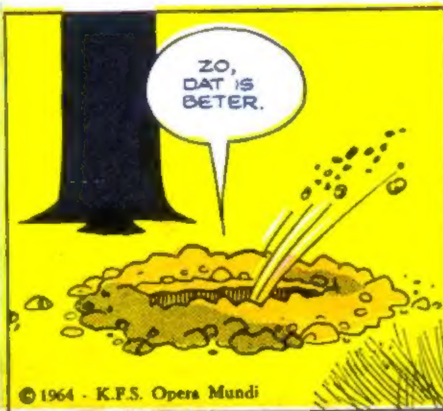
1e prijs: een prachtig polshorloge; 2e prijs: een kleinbeeld camera; 3e prijs: een compleet tafeltennisspel; 4e prijs: een kruiswoordspel; 20 troostprijzen: een grote gekleurde speelbal.

DE WINNAARS VAN PRIJSVRAAG Nr. 34 ZIJN:

1e prijs: Elly Koning, Lepellaan 10, Volendam; 2e prijs: Klaus Visser, A. J. v. d. Poortstr. 15, Dokkum; 3e prijs: Kinderen Breuër, Posweg 210, Hoogvliet; 4e prijs: Kinderen v. d. Pas, Julianalaan 5, Prinsenbeek.
De winnaars van een troostprijs krijgen deze, zonder dat hun naam in de Pep komt te staan, thuis gestuurd.

FLIPPIE FLINK









Ton en Tineke



door Franquin

HAAA! HEERLIJK DIE FRISSE HERFSTLUCHT! LATEN WE EEN FLINK EIND GAAN WANDELEN, TINEKE.

ZEG, HOOR JE DAT, TON?

WAAÂH SNIFF WAAH-HAAAA

ARME JONGEN... KIJK, ZIJN VLIEGER IS IN DE BOOM BLIJVEN HANGEN...

DIE HAAL IK ER WEL EVEN UIT.

BOE-OE!

VERBODEN

ALS IK NU OP DIT VOETSTUK KLIM, MOET IK BIJ DE ONDERSTE TAKKEN KUNNEN...

PAS OP, TON, VAL NIET!

HEBBES! TINEKE, PAK JIJ HET TOUW EN HOU 'T GOED VAST.

HIJ IS LOS! GOED ZO, TON.

MIJN VLIEGER VLIEGT! MIJN VLIEGER VLIEGT!

ZO! DAT HEB IK TOCH MAAR EVENTJES NETJES GEDAAN!

HUM!

?!

DE MENS TUREND NAAR ZIJN LOT

STIL MAAR ... BLIP... HET GAAT WEL OVER ... BLIP... TOEN IK HIER KWAM... BLIP... DACHT IK DAT IK EEN .... BLIP.... SPUITFLES WAS ... BLIP... MAAR NU WEET IK ... BLIP ... DAT IK ALLEEN MAAR EEN LEKKE KRAAN BEN ... BLIP, BLIP!

Franquin 51 SCENARIO: GKBO

BOLIVAR

door Greg

LA CUCARACHA
LACUCARACHA ♫ ♩

?

WAT IS DAT NOU VOOR IETS?

SPRIETS

CARAMBA!

EEN **HAARGROEIMIDDEL!** IK KEN IEMAND, DIE DAT WEL ZOU KUNNEN GEBRUIKEN.

Zzzzz

HA!

SPRIETS

OPSTAAN!

!

IK ZAL JE KRIJ-GEN, LELIJKE...

HOP!

PLOF

KIELE-KIELE-KIELE...

WAS ME DAT EEN SCHOP! HIJ IS IN GEEN VEL-DEN OF WEGEN TE BEKEN-NEN.

!

DAT IS TOCH WEL EEN BEET-JE OVER-DREVEN, HÈ?

MAAR HET WAS TOCH EEN ... WAT IS DAT ?!?!


DAT ZAL IK JE BETAALD ZETTEN!
HAAR OP JE VOETEN!


HET BESTE IS, IETS MEER TE NEMEN DAN VOORGESCHREVEN WORDT.
?


ONTZETTEND!
WEL-NEE!

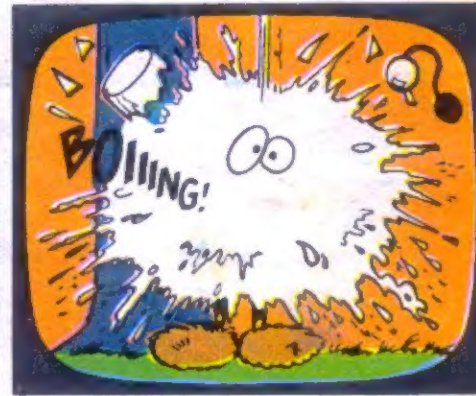

MAG IK JE EEN ZELFGEMAAKTE BLOEMENKRANS OMHANGEN?
?


SPREKEND EEN HAWAÏAANSE SCHONE... HULA HULA HOE-HULA


MAAR DAT GAAT TE VER! ALS IK JE TE PAKKEN KRIJG...
HAAR OP JE NEUS!


WAAR ZIT DAT SNERT-BEEST?


HAAR OP JE TANDEN!


BOIIING!


NÉÉÉÉÉÉÉÉ!

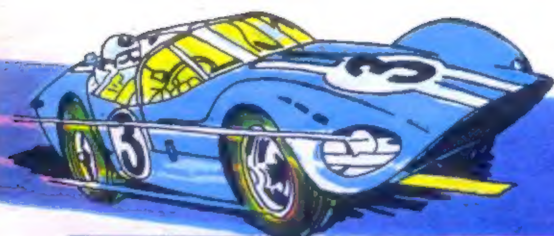

IK SCHAAM ME ZO... IK DURF ME NERGENS TE LATEN ZIEN...
HAAR OVERAL!


AI! EEN JAGER!
?

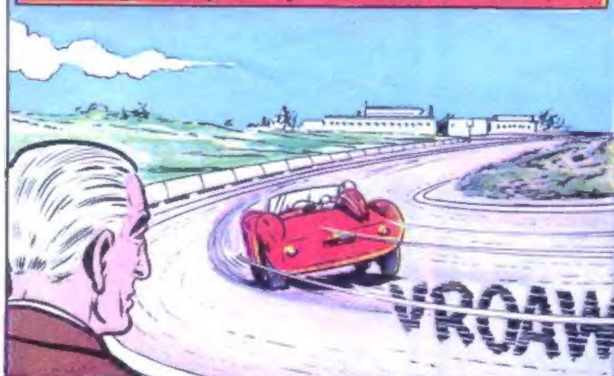

IK HEB NOG NOOIT EEN BEER GEZIEN MET ZÓVEEL HAAR! JAMMER DAT ER NIET OP BEREN GEJAAGD MAG WORDEN.

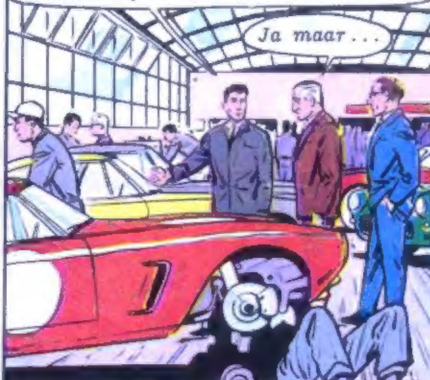

IK ZOEK EEN VOS. LAAT IK MAAR EEN EINDJE VERDEROP GAAN KIJKEN: PANG! PANG!


MENEER DE VOS, JIJ BENT DE DANKBAARSTE VIJAND DIE IK OOIT TEGEN BEN GEKOMEN!
NEEM NOG EEN HAPJE KAAS!
GREG.



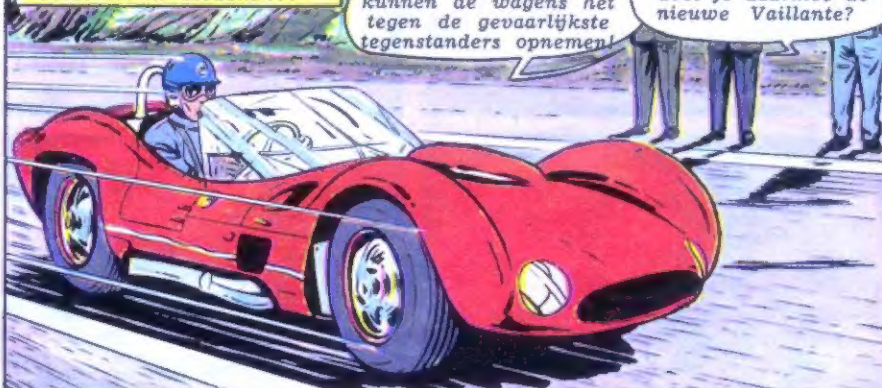
MICHEL VAILLANT in

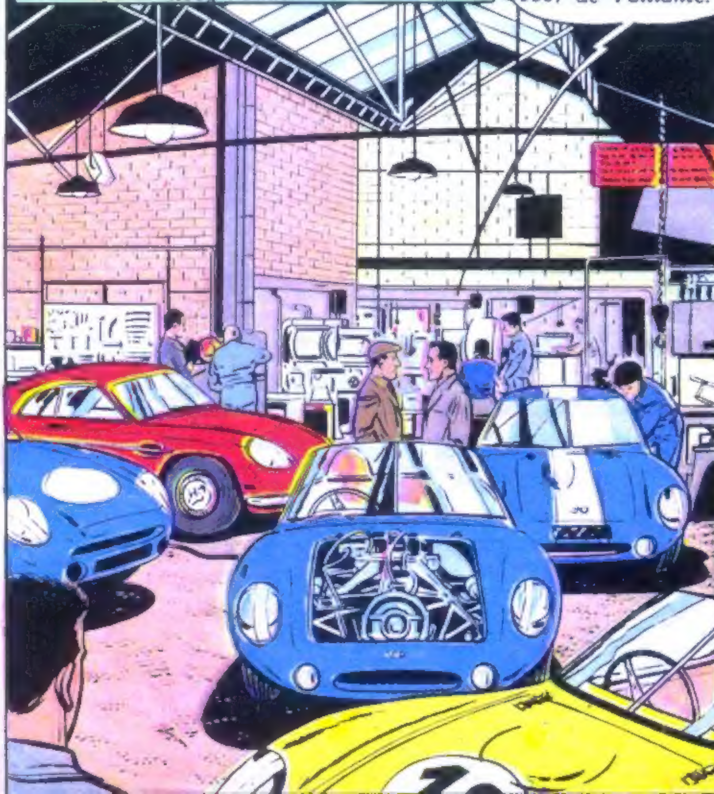
















Nooit tevoren heeft bij een 24 Uren-race van Le Mans zoveel op het spel gestaan als dit jaar. Nooit ook hebben de autoconstructeurs zich zoveel moeite en inspanning getroost om hun wagens nòg beter, nog sneller te krijgen....

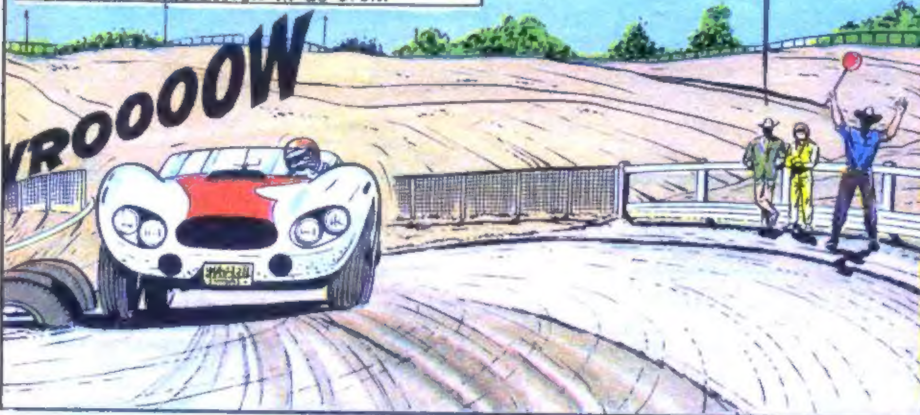
DE 13 IS AAN START















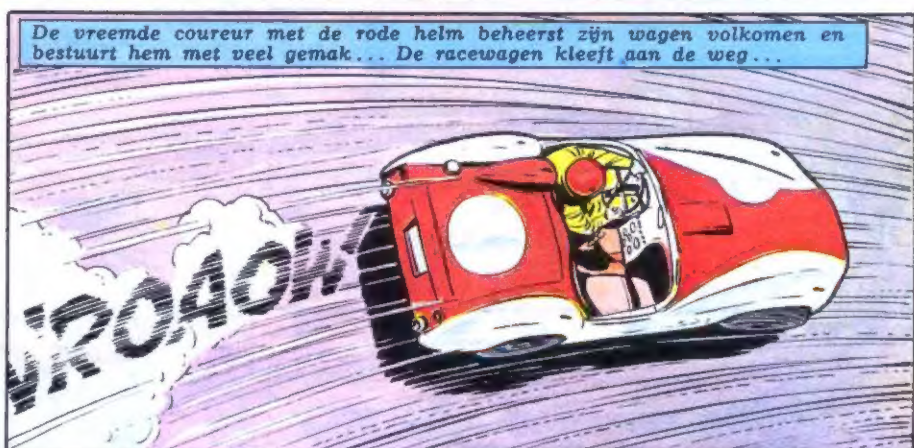




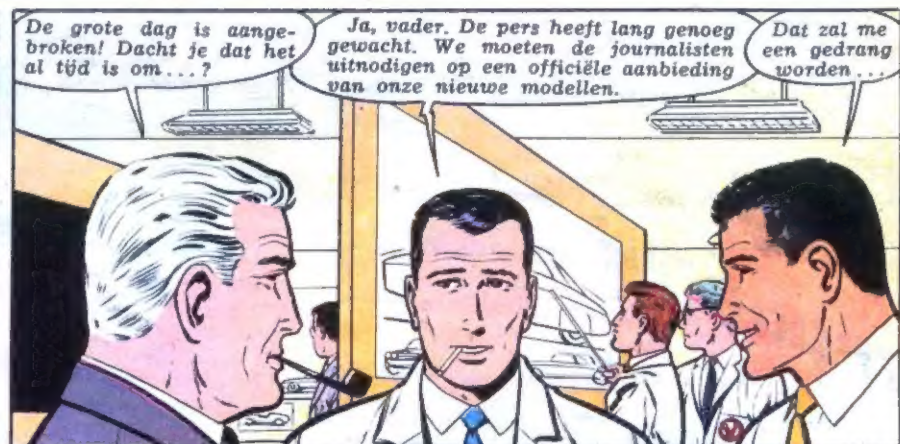


















Het moment is aangebroken waarop iedereen heeft gewacht.





















De nieuwe Vaillantes zullen aan de pers worden voorgesteld!





POSTZEGELS EN..... DE OLYMPISCHE WINTERSPELEN





PRECIES vandaag, 10 oktober, beginnen de Olympische Spelen. Eigenlijk is dit een overbodige opmerking, want als je PEP openslaat op de middenpagina, weet je er alles van, maar toch... De Spelen, die dit jaar in Tokio gehouden worden, hebben een tegenhanger: de Olympische Winterspelen. Daarbij worden geen zomersporten bedreven, maar er wordt alleen aandacht geschonken aan de verschillende takken van wintersport.

Deze Winterspelen zijn betrekkelijk nieuw, ondanks het feit dat de grondlegger van de moderne Olympische Spelen, baron Pierre de Coubertin, er al naar streefde de schaatssport op te nemen in de Spelen. In 1908, enige maanden na de beëindiging van de vierde Olympische Spelen, werd ook deze sport eraan toegevoegd, samen met boksen, voetbal en hockey; ze kregen de naam: Wintersport Wedstrijden. Tijdens de zevende Olympische Spelen in 1920 organiseerde men kunstrijwedstrijden voor dames, heren en paren, en ook een ijshockeytoernool. Deze wedstrijden behoorden echter nog niet tot de Olympische Spelen. De ontwikkeling en toeneming van het aantal wintersporten leidden er tenslotte toe dat het Internationaal Olympisch Comité officieel het kunst- en hardrijden op de schaats, skiën, bobsleeën en ijshockey als Olympische Spelen erkende. Sinds 1924 (Chamonix) is ook iedere vier jaar een internationaal toernooi gehouden voor wintersporten, dat in 1948 de naam Olympische Winterspelen kreeg.

Naar aanleiding van de dit jaar gehouden Winterspelen heeft Hongarije een prachtige serie van acht zegels uitgegeven, waarop de verschillende sporten staan afgebeeld. Ook Oostenrijk bracht een serie met voorstellingen van wintersporten. Al dadelijk na de uitgifte bestond er enorm veel belangstelling voor de zegels van de Olympische Winterspelen. In Innsbruck zijn ze, voorzien van een speciaal stempel, tegen driemaal de normale waarde verkocht!

















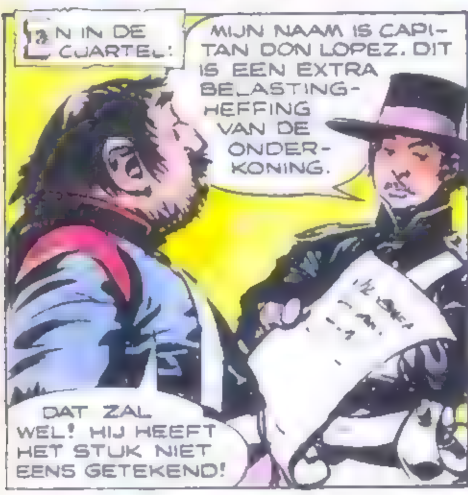


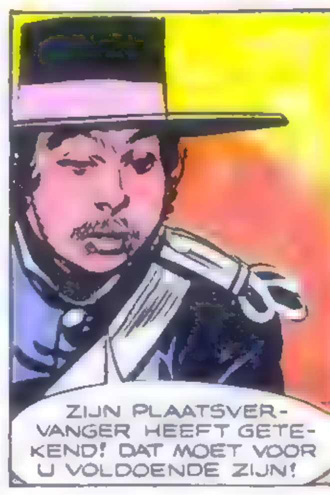



ZORRO
HÉ, BERNARDO, WAT GAAT DAAR VOOR IEMAND? HIJ DOET NOG-AL GEWICHTIG!


GA ER EENS ACHTERAAN, EN PRO-BEER WAT TE WETEN TE KOMEN


LATER, IN DE PUEBLO...
ZAG JE DIE HOGE PIET? HIJ IS DE CUARTEL BINNENGEGAAN!
WIE ZOU DAT ZIJN?


EN IN DE CUARTEL:
MIJN NAAM IS CAPI-TAN DON LOPEZ. DIT IS EEN EXTRA BELASTING-HEFFING VAN DE ONDER-KONING.
DAT ZAL WEL! HIJ HEEFT HET STUK NIET EENS GETEKEND!


ZIJN PLAATSVER-VANGER HEEFT GETE-KEND! DAT MOET VOOR U VOLDOENDE ZIJN!


NOU GOED, IK ZAL 'T WEL AANPLAKKEN, HOOR!


LATER, IN DE PUEBLO...
HET IS EEN SCHANDE!
UITZUIGERS ZIJN HET!
DAT NEMEN WE NIET!


EEN EXTRA BELASTING-HEFFING? ZOZO. DUS ER DREIGT EEN REL?


DEZE DREIGT INDERDAAD...
LOOP DOOR, KEREL! IK LAAT ME NIET NOG MEER UITZUIGEN!


KOM! ER MOET GEKNOKT WORDEN!
MAAK DAT JULLIE WEGKOMEN, GAUW!


DAAR!
AANPAKKEN!
WEGWEZEN!


GESLAGEN KOMEN DE LANSIERS BIJ GARCIA.
DE OVERMACHT WAS TE GROOT, SERGEANT!


IK KEN DAT! IK ZAL EEN PELOTON MET VUURWAPENS ER OPAF STUREN!


KAM DE OMGEVING UIT! JAAG ZE HUN HUIZEN UIT! SCHIET BIJ DE MINSTE WEERSTAND!


LATER...
MOETEN AL DIE MENSEN IN 'T GEVANG? DAAR IS GEEN RUIMTE VOOR!
ONZIN! PROP ZE ER MAAR IN!


ZIET U, SERGEANT, ZO PAKKEN WIJ DAT AAN! EN NU ZIJN DE LANDEDELEN AAN DE BEURT!


DUS...
MIJN NAAM IS CAPITAN DON LOPEZ. IK HEB VAN DE ONDERKONING OPDRACHT EXTRA BELASTING TE HEFFEN. HET SPIJT ME....
MIJ OOK!


VREEMD, DE ONDERKONING IS TOCH MET VERLOF?
ZIJN PLAATSVERVANGER HEEFT DIT OPGESTELD.


WIL DIE PLAATSVERVANGER EEN GOEDE BEURT MAKEN OF ZIJN EIGEN ZAK SPEKKEN?

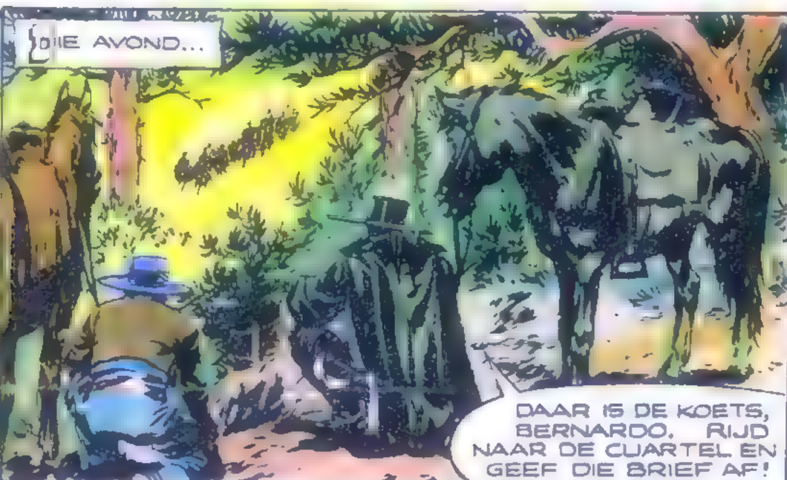

DEZE WOORDEN ZULT U BEROUWEN! MAAR GENOEG GEPRAAT!

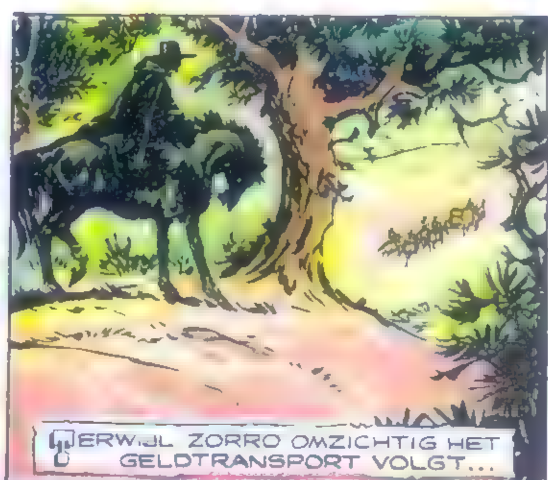

VANAVOND KOMT DE GELDKOETS UIT VENTURA. VÓÓR MORGENOCHTEND 10 UUR HEEFT U 1000 PESOS BETAALD, EN ANDERS...

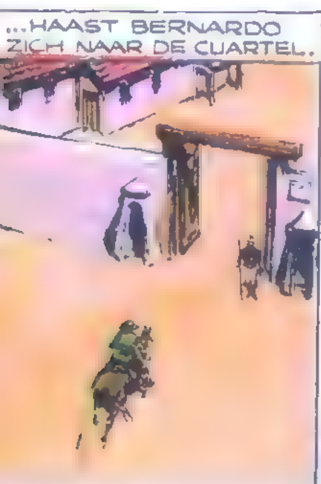

HM ..DEZE LOPEZ LIJKT ME EEN GEVAARLIJK MAN.


LATER. .
LUISTER, BERNARDO. VANAVOND VÓÓR HET DONKER IS, KOMT DIE KOETS HIER AAN, NATUURLIJK MET EEN GEWAPENDE ESCORTE... EEN MAN OF ACHT, MISSCHIEN TWAALF.

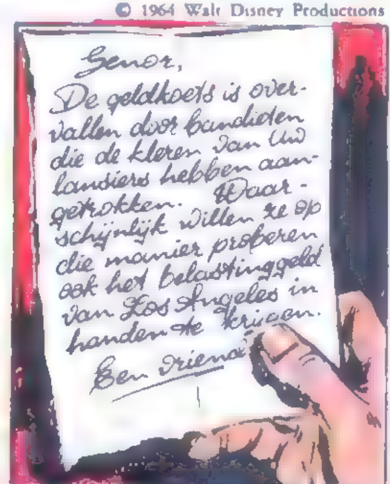

IN DE PUEBLO ZIJN NU VIJFTIEN LANSIERS. ALS WE DIE TWEE GROEPEN NU EENS TEGEN ELKAAR UITSPEELDEN...


DIE AVOND...
DAAR IS DE KOETS, BERNARDO. RIJD NAAR DE CUARTEL EN GEEF DIE BRIEF AF!


TERWIJL ZORRO OMZICHTIG HET GELDTRANSPORT VOLGT...


...HAAST BERNARDO ZICH NAAR DE CUARTEL.


DE DOOFSTOMME KNECHT VAN DON DIEGO KOMT DEZE BRIEF VOOR U AFGEVEN, CAPITAN.
EEN BRIEF? VAN WIE?


Senor,
De geldkoets is overvallen door bandieten die de kleren van Uw lansiers hebben aangetrokken. Waarschijnlijk willen ze op die manier proberen ook het belastinggeld van Los Angeles in handen te krijgen.
Een vriend
WORDT VERVOLGD

HET STARTSCHOT

BOB SPAAK OP ZIJN SPORTPRAATSTOEL

VORIGE week zagen jullie me door Tokio scharrelen, winkeltjes kijken en schrikken van het verkeer. Ik ben nu al een beetje gewend en m'n haren rijzen niet meer iedere keer te berge als er drie auto's met piepende, knarsende remmen op een halve centimeter van elkaar stoppen. Je denkt: „Jongens, die zijn allemaal voor de sloper," maar 't gaat **net** niet door. De chauffeurs knikken tegen elkaar en rijden zonder hartklopping verder. Hoe de passagiers het maken is me niet bekend, maar ik geloof nog steeds dat het geen onverdeeld genoegen is je per taxi door Tokio te verplaatsen!

De Olympische Spelen kunnen nu beginnen. Hup Klenie! Hup Tilly! Hup jongens van Groen! Hup Al Oerter! O ja, over Al Oerter heb ik jullie al vaker verteld, een geweldige vent, Amerikaan, discuswerper, Olympisch kampioen in 1956 (Melbourne) en 1960 (Rome). Van de zomer schreef ik nog dat hij, als aanvoerder van de wereldranglijst, ook in Tokio een uitstekende kans maakte op het goud. En Al zal er zelf misschien ook wel zo over gedacht hebben, **tot** de Tsjech Ludwik Danek op de proppen kwam. Danek was de hele zomer door al een mannetje geweest om rekening mee te houden; verder dan een halve meter was hij op Oerter niet achtergebleven. Oerter kon wijzen op een fantastische worp van 62,94 m, Danek was niet ontevreden met 62,45 m. En daar, plotseling, eind juli, laat de Tsjech de discus 64 meter en 55 cm ver in het gras ploffen, een verbetering van het wereldrecord met niet minder dan ruim anderhalve meter! Ik kan me zo voorstellen dat Al Oerter toen wel even aan het piekeren is geslagen. Nu weet ik jammer genoeg niet precies onder welke omstandigheden Danek zijn recordworp heeft verricht. Weet je, Peppelingen, de wind kan bij discuswerpen een heel belangrijke rol spelen. Een discus is een schijf, nietwaar, en als de wind zó waait, dat hij die schijf als het ware verder draagt, dus **iets langer in**



Tiemen Groen, met zijn 4 min. 56,3 sec. over 4 km, zal z'n best moeten doen om . . .

de lucht houdt, dan heeft de atleet een steuntje van niet geringe betekenis. Snap je? Dan heeft de discuswerper geluk gehad. Ik weet niet, of Danek bij zijn recordworp zo'n geluksvogel was, maar zulke weersomstandigheden kunnen een rol spelen. Onze Cees Coch kan dat geluk ook hebben. Hij vindt het altijd erg prettig als de wind van links komt.

De Amerikanen hebben natuurlijk heel wat favorieten in hun ploeg. Dat kan ook niet anders. Amerika is een reusachtig land, waar veel aan sport wordt gedaan. Bovendien waren de Amerikanen in Rome niet bepaald tevreden met de resultaten van hun ploegen; ze meenden dat de Verenigde Staten (en niet de Sowjetunie) bij Olympische Spelen als sterkste sportnatie uit de bus moest komen. Als je zo de resultaten van de afgelopen zomer bekijkt, dan krijg je inderdaad de indruk dat ze de weg naar de top weer gevonden hebben.

Edith McGuire (1,73 m lang en 120 pond zwaar) is een van de Amerikaanse favorietjes, een hardloopster, die wat kwaliteiten en dan natuurlijk vooral snelheid betreft, weinig onderdoet voor haar voorgangster, de fameuze Wilma Rudolph, de Olympische sprintkampioene van Rome. Edith is twintig en studeert toevallig aan dezelfde school waar ook Wilma de nodige kennis heeft vergaard, aan de Tennessee State University, waar ze lid is van een club die Tennessee Tigerbelles heet. Bij de geweldige atletiekwedstrijd tussen de ploegen

... Herman van Loo, die dezelfde afstand in 4 min. 55,2 sec. reed, te kunnen kloppen.



van de V.S. en de Sowjetunie in het stadion van Los Angeles versloeg deze Edith haar sterke Russische concurrenten met duidelijk verschil en het was even alsof daar Wilma Rudolph over de baan ging. Het meisje McGuire is 20, dus nog jong, de jongste van de topsprinters die een gooi gaan doen naar het Olympisch goud. Daar heb je bijvoorbeeld de Australische onderwijzeres Margaret Burvil, zeer snel, maar een tikkeltje nerveus, vooral in belangrijke wedstrijden. Haar beste prestaties (een 22,8 op de 200 m!) leverde ze niet in een wedstrijd als die waarin ze nu in Tokio zal starten. Misschien zal ze de kans krijgen haar zenuwen te bedwingen, maar in Australië is men daar niet zo van over-

GAAT VALLEN



ZEER SNEL... MAAR EEN TIKKELTJE NERVEUS...

tuigd. Men vindt Margaret een probleem; 't kan de honderdduizend worden, maar ook een heel klein prijsje of zelfs een niet.

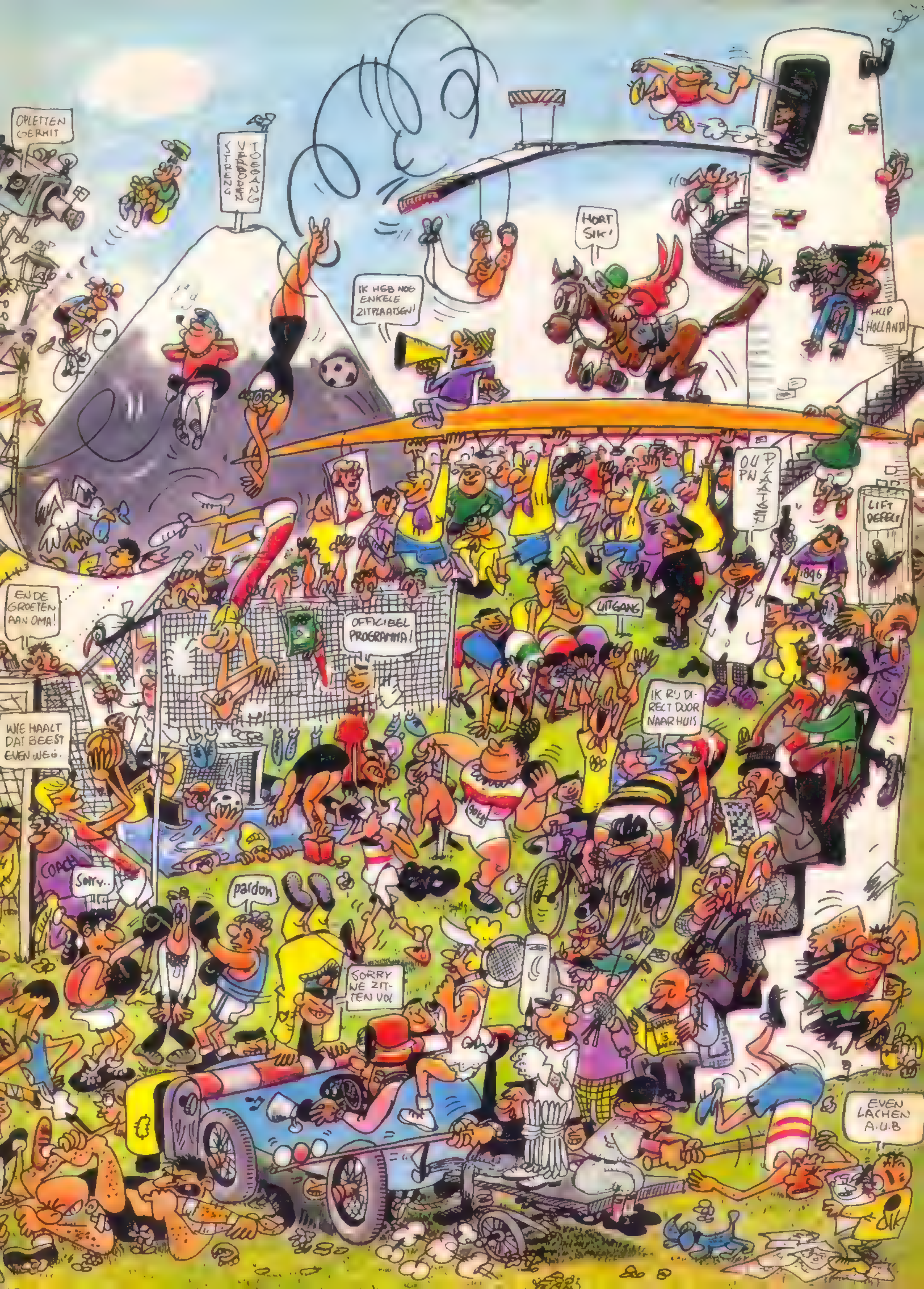
Ach, zo staan er meer voor, je weet nooit hoe het op Olympische Spelen uitpakt, al heb ik niet de indruk dat het zo ingewikkeld wordt als tekenaar Dik ons wil doen geloven. Wat betreft onze eigen kansen is het 't beste niet al te hoge verwachtingen te koesteren. Neem Ronnie Kroon. Hij heeft dit jaar geweldig hard getraind en daarbij voortdurend Tokio in z'n hoofd gehad. De resultaten mag je zien. Bij de nationale kampioenschappen in het Haagse Zuiderparkbad legden de chronometers voor zijn 100 m vrije slag een voortreffelijke tijd vast: 54,9 sec., goed voor een zesde plaats op de wereldranglijst. Nou, zeg je dan, Ronnie mag toch wel op een Olympische finaleplaats rekenen. Rekenen? Jongens, de clubploeg van het Amerikaanse Santa Clara zwom de 4 x 100 m vrije slag in 3 min. 39,4 sec. en dat betekent (reken maar na!), dat daar vier sprinters door het water ploegden die gemiddeld nog geen 55 sec. nodig hadden. En dan heb ik nog niet gesproken over de 20-jarige Schot Bobby McGregor (54 sec., wereldrecord!), noch over de wisselvallige Fransman Alain Gottvalles, die het half augustus tot 54,2 sec. bracht en die alleen maar moeilijk te schatten blijft, omdat hij het niet nodig vindt zich als sportman allerlei gezellige dingen te ontzeggen die zijn prestaties niet ten goede komen. En ik sprak ook niet over Australiërs, Zuidamerikanen en Duitsers, die eveneens geen moeite zullen hebben de stopwatches stil te laten staan vóór het getal 55. Onze zeer snelle Ronnie Kroon kan zich tussen hen plaatsen, maar hij kan er ook net voor de finale uitgewipt worden. Neem onze 18-jarige achtervolger Tiemen Groen, de grote sensatie van ons wielerseizoen. Hij reed op de stadionbaan over de 4 km een tijd waarvan iedere kenner stond te kijken: 4 min. 56,3 sec. nota bene toen hij voor 't eerst op een haastig in elkaar „getimmerde" baanfiets zat. Schitterend natuurlijk, maar het buitenland wenste toch niet achter te blijven. Herman van Loo, een Belg, was op de Oerlikonpiste van Zürich nog even sneller (4 min. 55,2) en zal stellig in Tokio ook een heel grote vinger in de Olympische pap willen hebben. Geef hem ongelijk. Zo zie je dat onze sportmensen, ook al hebben ze prachtige dingen gedaan, tijdens de O.S. op de allerzwaarste concurrentie moeten rekenen. Je moet dan ook helemáál niet vreemd opkijken als het aantal waardevolle medailles dat zij veroveren, aan de krappe kant zal zijn. Met een aantal finaleplaatsen moeten we echt tevreden zijn.

Desondanks: Hup Ronnie! Hup Klenie en Ada! Hup iedereen! En laat vooral die leeuw (je weet wel) niet in z'n hempie staan!

P—P—P.P

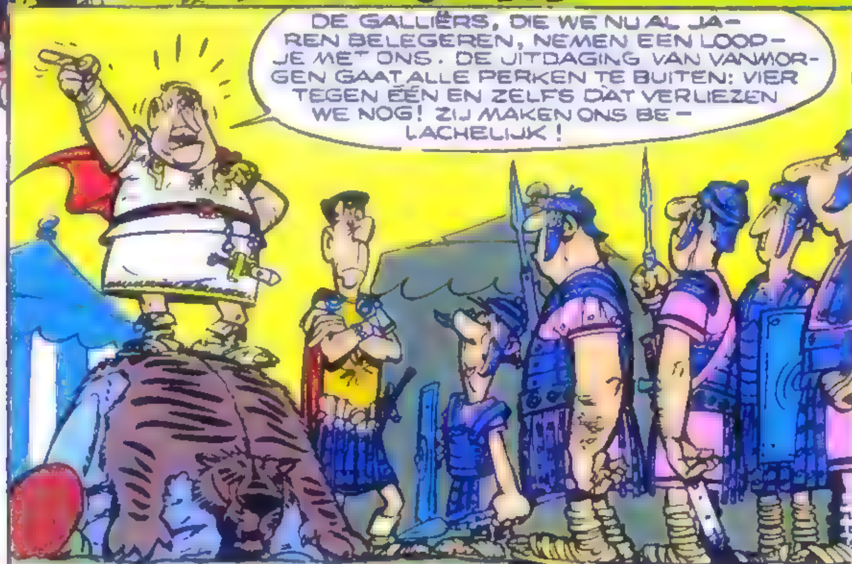

1964


WAT EEN UITZICHT.
HOE STA JIJ ERVOOR?
SLECHT GETEKEND
Ik ben over!
LAAT LOS!
MASSEUR
NIETES!
WELLES!
NU NOG EVEN EEN PAAR UITSLAGEN
IN HET JAPANS GRAAG.
IK WAS HIER 'T EERST
MAG IK ME EVEN CONCENTREREN.
PSSST!
MAG, DAT
COACH
PARDON, MAG IK EVEN PASSEREN.
STILSTAAN A U B
NIET KIETELEN
made in Japan



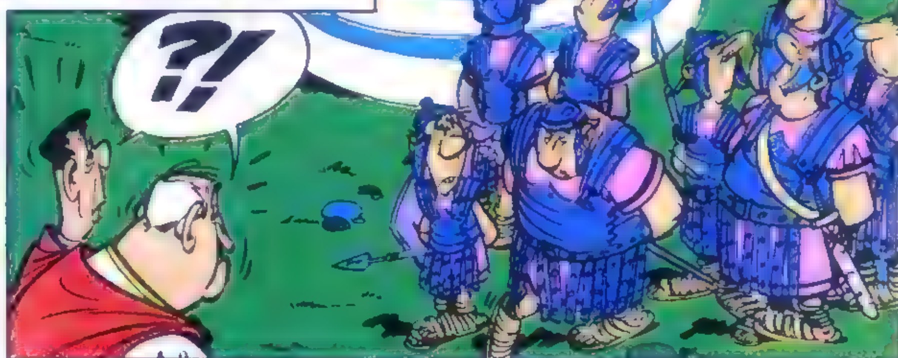
OPLETTEN GERRIT
STRENG VERBODEN TOEGANG
HORT SIK!
IK HEB NOG ENKELE ZITPLAATSEN!
HULP HOLLAND
OP UW PLAATSEN
LIFT DEFECT
1896
EN DE GROETEN AAN OMA!
OFFICIEEL PROGRAMMA!
UITGANG
IK RIJ DIRECT DOOR NAAR HUIS
WIE HAALT DAT BEEST EVEN WEG.
COACH
Sorry..
pardon
SORRY WE ZITTEN VOL
EVEN LACHEN A.U.B

Astérix DE GA

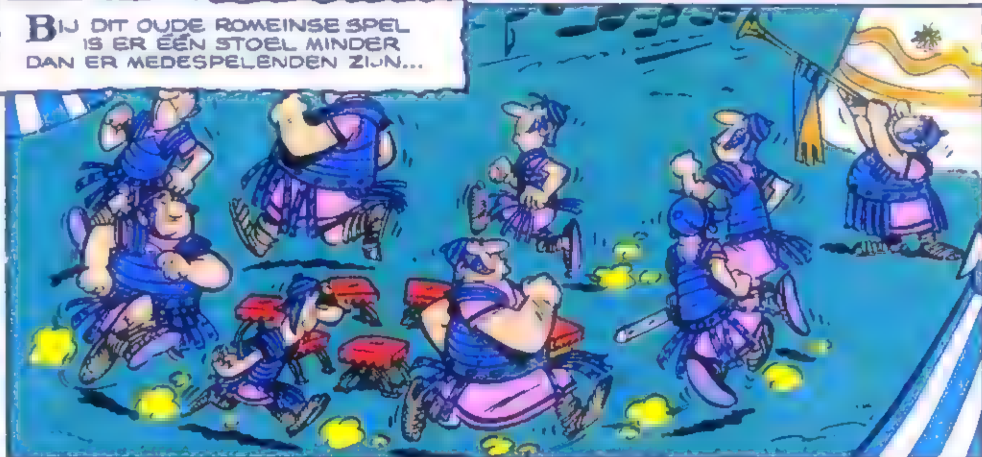




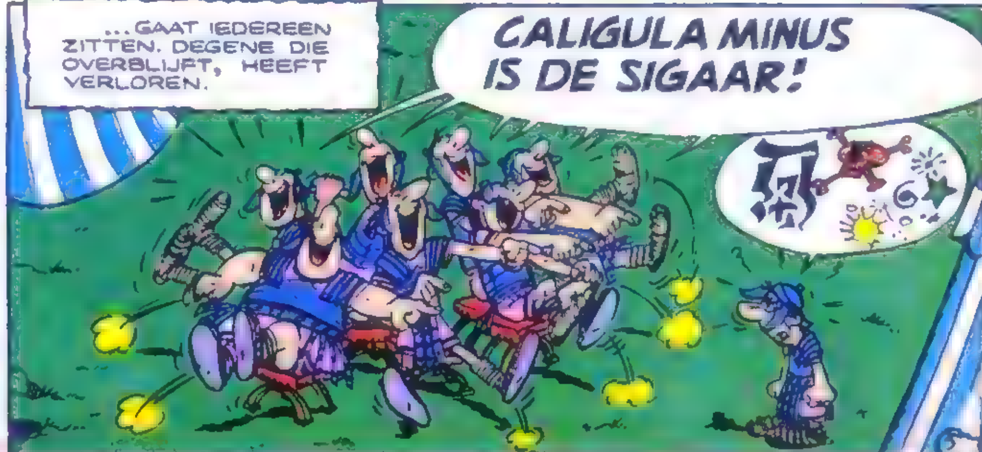




IK HAD NIET VERWACHT DAT ER ZOVEEL VRIJWILLIGERS ZOUDEN ZIJN! OPSTELLEN VOOR DE STOELENDANS!







LLIËR

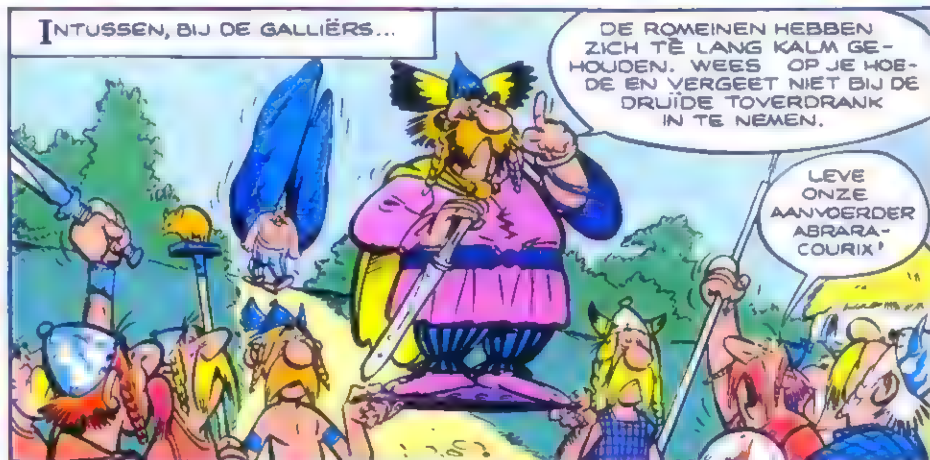
Astérix heeft een paar Romeinse soldaten een afstraffing gegeven, eet daarna met Obélix een everzwijn op en gaat dan zijn portie toverdrank halen. Dat is net op tijd, want Caius Bonus laat niet langer met zich spotten





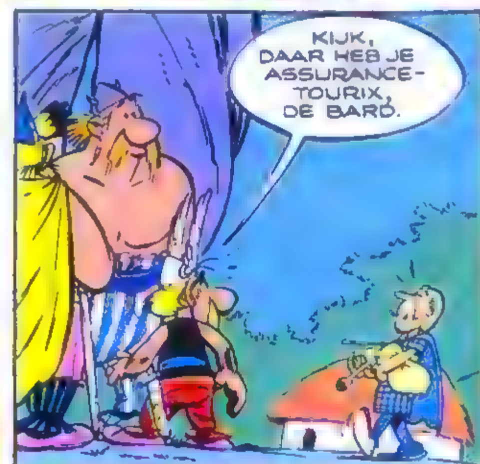




































Het is een uiterst doortrapt plan dat Caius Bonus heeft uitgebroed.





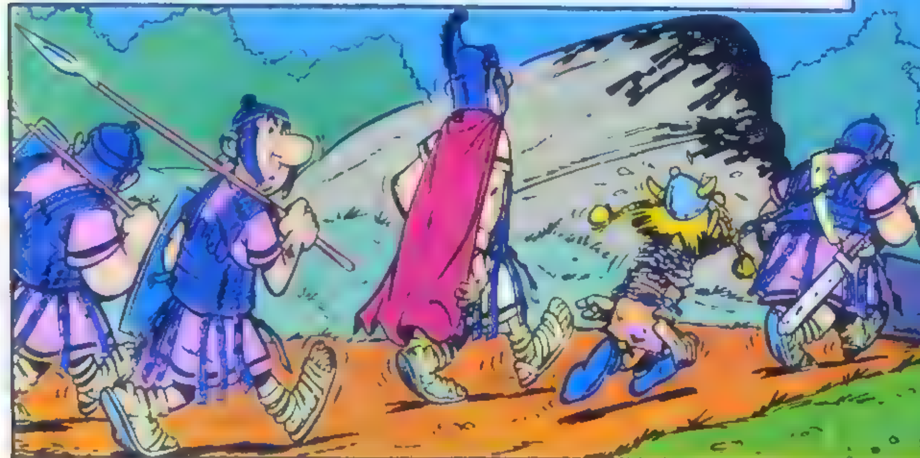










En het ziet ernaar uit dat het met succes zal worden bekroond.

Een Fransman, Jacques Gambu, is de eerste journalist in zijn land die kan zeggen:

IK HEB MET MACH 2 GEVLO



Vlak voor het vertrek werden we vereeuwigd en als je niet beter wist zou je zeggen dat ik (rechts op de foto) ook een „beroeps" was

HET vliegtuig was een Dassault „Mirage" IIIB, met plaats voor twee personen; de burger, dat was ik. Een zeer nederige ik, die de voorgaande nacht afwisselend zoete dromen en verschrikkelijke nachtmerries had gehad. De zoete dromen van de amateurvlieger die opeens het commando mag voeren over een „snel stalen monster" zoals de echte militaire piloten, die van hun toestel houden, zeggen; de zoete dromen van de journalist die alles moet kunnen en alles moet doen vóór hij zijn lezers iets kan vertellen, en die als eerste de kàns krijgt alles te kunnen en alles te doen.

Maar ook de verschrikkelijke nachtmerrie van de man die niet meer weet hoe hij van zijn vliegersplaats moet afkomen en zelfs niet of hij wel in staat is er alleen uit te komen, onder de ogen van zijn collega's, die klaar staan om hem uit te jouwen of hem te feliciteren...

Het was een vreemde nacht, maar de dag zou nog veel vreemder worden! Een dag die van mij, bijna ondanks mijzelf, de eerste Franse „Mach 2"-journalist zou maken.

Kapitein Varin, invlieger van het CEV (Centre d'Essais en Vol = Centrum voor proefvluchten) van Brétigny, is een vrijmoedige, rustige man. Zijn gezicht werkt geruststellend op de angstige passagier die hij mee moet nemen. Die man is vast niet van plan zich dood te vliegen en aangezien hij met mij zal vliegen, zal ik wel weer heelhuids op de aarde terugkeren..

Ja, maar de invlieger is volkomen getraind, terwijl ik...

„Goedemorgen! Hoe voelt u zich? (Kun je dan nu al zien?...). Het is mooi weer vanmorgen, we zouden meteen kunnen gaan, maar eerst moet u medisch onderzocht worden."

„Hé... Ik heb toch al eens eerder met een „jet" gevlogen en daarbij, ik heb een vliegbrevet! Maar als u erop staat..."

Het is zo gebeurd. Natuurlijk raakt een luchtvaartjournalist op den duur bekend bij de mensen die vliegen, vooral als die journalist van het soort is dat hoe dan ook wil vliegen. Toen ik in Brétigny kwam, kenden ze me daar al zo'n beetje, en de vliegers waren benieuwd de man te zien die vaker met

Het was die dag schitterend weer. Er dreven een paar nevelige wolkjes in de lucht, de zon scheen stralend. Op de strengbewaakte basis Brétigny, vanwaar alle strikt geheime proefvluchten worden gehouden, wordt 'n „burger" ontvangen, die in een supersonische straaljager zal vliegen . . .



GEN!

Binnen de minuut bereikt de Mirage III B een snelheid van 1200 km per uur en in ongeveer 1½ minuut een hoogte van 37.000 voet, dat is, omgerekend in kilometers, een hoogte van ruim 12 kilometer!

Over enkele ogenblikken gaan we vertrekken: de machine is bijna klaar; enkele werktuigkundigen zijn bezig met een laatste controle voor de trap weggereden zal worden. Het is nog stil op de basis.

een schrijfmachine dan met een vliegmachine omging.

„Goed! Nu moeten we het afschieten oefenen!"

We belanden in een kleine kamer, waar in het midden een schietstoel staat die precies gelijk is aan de stoel in de Mirage III. Het is wel niet helemáál een elektrische stoel, maar griezelig is het toch!

Daar zit ik dan, terwijl twee knapen me stevig vastsjorren en tegen me praten... Ik krijg te horen dat ik dit moet uitschakelen, daaraan moet trekken, op moet letten dat ik mijn beenkappen goed tegen elkaar druk om te voorkomen dat ik word gevierendeeld als ik ooit...

Ik schiet mezelf twee keer af. De knieën tegen elkaar gedrukt, de armen naar achteren, ellebogen zo dicht mogelijk bij elkaar, pak ik het koord van het gordijn, boven mijn hoofd.

„U moet met een kracht van 20 kg trekken om de kap naar beneden te krijgen. Als dat niet lukt, moet u het onderste koord grijpen, tussen uw benen, en met een kracht van 40 kg trekken..."

„Ja, goed!" Ik weet dat ik vandaag ga sterven, op een mooie zomerdag, maar niet voordat ik een vliegtuig heb gezien!

GEWELDIGE INDRUKKEN!

EINDELIJK zijn de ingenieurs die mij geholpen hebben, en de artsen weg. Die mensen zijn werkelijk onmisbaar, maar ze kunnen zo'n nare indruk achterlaten.

Daar sta ik dan, gekleed en met mijn helm op, met de vlieger — ik zou kapitein Varin mijn vriend willen noemen, omdat ik zo helemaal van hem afhankelijk ben — en twee werktuigkundigen. Die staan veel dichter bij mij en bij het vliegtuig. Ik begrijp hen beter. De ingenieurs en de dokters hebben me op de vlucht voorbereid, maar de werktuigkundigen en de vlieger zorgen dat ik in de lucht kom...

En daar is het vliegtuig! Het prachtige toestel staat doodstil, maar toch is zijn onderstel vast verankerd! Ter begroeting heeft hij zijn hoed opgelicht, de grote glazen overkapping van plexiglas die de twee zitplaatsen overdekt.

Wij installeren ons en weer onderga ik dat wonderlijke gevoel: alle angst valt opeens van mij af. Daar is de stuurinrichting, die ik anders maar zelden aanraak, maar ook de instrumenten. Ik herken er een paar, de belangrijkste, en terwijl de werktuigkundige me zorgvuldig vastbindt, leer ik snel ze met één oogopslag terug te vinden. De machmeter, de hoogtemeter, de temperatuurmeter van de motor, de brandstofmeter, de variometer, de snelheidsmeter en de nozzlemeter en vooral de „kunstmatige horizon", een instrument dat de positie van het vliegtuig aangeeft ten opzichte van de horizon, van de aarde.. Die nozzle? Dat is een soort punt in het midden van de beide luchtinlaten. Die punten dienen om de luchttoevoer te regelen. Als de lucht in de inlaat komt, maakt zij een draaiende beweging, die sneller wordt naarmate het toestel harder gaat. De nozzles verspreiden de lucht, zodat ze rechtstreeks in de motor komt. Waren die nozzles er niet, dan zouden er ongelukken gebeuren: door de draaiende beweging van de lucht kan het toestel dan geen hoge snelheid ontwikkelen en de sterke trilling zou zelfs onderdelen los kunnen rukken. Hoe sneller het toestel gaat, en dus ook hoe sneller de draaiende beweging van de lucht, hoe verder de nozzles naar voren geschoven worden. De piloot heeft echter wel iets anders te doen dan op de stand van de nozzles te letten, daarom worden ze automatisch afgesteld. De piloot kan op een wijzerplaat zien dat ze goed werken en dat hij verder kan „spelen" met alle toegelaten snelheden....
De werktuigkundige heeft de trap weggehaald. Alles is nog stil.
„Klaar? Dan doen we de overkapping dicht en starten!"
Varin is druk bezig op zijn plaats, vóór mij. Ik zie zijn witte helm en ik hoor over de boordradio zijn regelmatige ademhaling. Mijn zuurstofapparaat is ook aangesloten en hoewel mijn ademhaling een beetje minder rustig is, voel ik me best...
Alle instrumenten zijn gecontroleerd, we kunnen vertrekken.... Varin wendt zijn hoofd in de richting van de werktuigkundige. Een gebaar, dan wordt een zacht gebrom hoorbaar. Ik voel hoe het vliegtuig bijna onmerkbaar begint te leven en de naald van de toerenteller is de eerste die in beweging komt.
Daar gaat-ie dan! Het vliegtuig begint te draaien. Buiten staan een paar toeschouwers met de handen tegen hun oren gedrukt. Aan boord horen we niet meer lawaai dan in de eersteklas-cabine van een „Caravelle".
Snel rijdt Varin naar de startbaan. Nog een radiogesprek met de controletoren.
„Alles goed? Kunnen we?"
„O.K. Het is goed...."
Vóór mij, de helm van Varin; daarvoor de witte startbaan van Brétigny. Aan beide zijden de luchtinlaten en de nozzles, die half naar buiten steken.
Het vertrek! Alles gebeurt nu in een razend tempo: de remmen worden aangehaald, de motor giert, het vliegtuig wijst naar voren, hij „stribbelt tegen", gericht op de startbaan, die hij in één sprong zou willen nemen. Als de remmen losgegooid worden, krijgen we de eerste schop in onze rug. Het ontsteken van de naverbanding maakt dat er twee ton meer tegen je aan drukt.... En dan schiet de startbaan snel onder ons weg, als een lange slang die tussen je benen weglijdt, en daar, voor ons, is de lucht. Het is een geweldige sensatie! Ik voel mij als een kind dat voor het eerst op de lagere school komt. Maar dan verandert mijn kinderhoofd in dat van een leerling van een technische school, het wordt snel ettelijke kilo's zwaarder.... Dat komt niet van de nieuwe kennis die ik in die tijd heb opgedaan, maar van de versnelling. Varin is teruggekeerd naar de startbaan en in de bocht heeft hij van mij de zwaarste man op aarde gemaakt. Ik weeg minstens 300 kilo. Varin natuurlijk ook, maar omdat hij eraan gewend is, ondergaat hij die versnelling zoals ik een kop koffie drink. Tussen twee haakjes, waar zit de versnellingsmeter op het instrumentenbord? Een wijzerplaat met een grote G in het midden? Daar! De wijzer staat op 4,5. Dan weeg ik dus blijkbaar 72 x 4,5 = 324 kg.... Varin speelt met de naverbranding als een fietser met zijn versnelling.... Hij laat hem snel achter elkaar aan- en uitgaan, waarbij ons hoofd iedere keer naar voren schiet of tegen de achterkant van onze zitplaats slaat. We zijn nu anderhalve minuut in de lucht en we snijden de startbaan van Brétigny, de na-verbranding aan, met een snelheid die tegen de geluidssnelheid aanzit. Nog wat sneller gaan we, Varin haalt de stuurknuppel naar zich toe en de „Mirage" richt zijn neus omhoog. Het stijgen is verschrikkelijk, de kleine wolkjes komen op ons af met een ontzaglijke snelheid. Wij laten ze ver achter ons, vóór ons opent zich de wijde blauwe lucht. 37.000 voet in een minuut en 43 seconden....
Dat wil zeggen dat ik, voordat jullie de helft van een 45-toerenplaatje van de Beatles hadden kunnen horen, al 11 km boven jullie zat, arme aardbewoners! Maar we beginnen pas.... Varin duwt de knuppel van zich af om het vliegtuig in horizontale vlucht te brengen. Wij klimmen nog zo'n duizend meter. Tot nu toe gaat alles goed. Enkele wijzers gedragen zich als dol, maar ik blijf heel kalm en heel nieuwsgierig naar alles wat ik ontdek. Ik zal minstens een week nodig hebben om te beseffen wat ik precies heb beleefd en om al mijn indrukken en herinneringen te ordenen....
Nu zijn we op een hoogte van 40.000 voet (ruim 12 km). Dat is vandaag de ideale hoogte om de snelheid op te voeren, vanwege de weersgesteldheid.
„Wij gaan snelheid meerderen tot Mach 2. Let goed op de machmeter, uw horloge en de nozzlemeter. Hebt u de temperatuur T4 gezien?
„Hè.... Ah ja, 735 graden.... is dat normaal?"
„Ja! (Varin glimlacht vast), we kunnen onze gang gaan...."
Met de naverbranding nog steeds aan, maakt de Mirage IIIB een grote bocht, en in die bocht doorbreken we de geluidsbarrière. Als Varin me niet gewaarschuwd had, zou ik het niet hebben gemerkt, zo vast en rustig blijft het toestel.
Nu hebben we niets anders te doen dan de instrumenten te controleren en het vliegtuig in de goede koers en op de goede hoogte te houden. Geen andere opwinding aan boord dan het razende spel van de wijzers, die de strijd verraden van het vliegtuig en zijn motor tegen de lucht, die zij letterlijk doorboren. Het is geweldig zoals alles verloopt! Nozzlemeter: Mach 1,4. Machmeter: Mach 1,4. Temperatuur T4 (van de uitlaatgassen): normaal. De wijzer op de machmeter schuift streepje voor streepje verder, terwijl de vlieger de koers van het vliegtuig corrigeert....
„Mach 2!" We zijn 7½ minuut geleden opgestegen. Wij zijn van Mach 1, naar Mach 2 overgegaan in iets meer dan drie minuten!
Dat is nu modern materiaal: een serievliegtuig dat op een routinevlucht, met maar één echte vlieger aan boord, een snelheid van 2.350 km per uur bereikt.

DE DANS BEGINT...

De manier waarop we vaart minderen is opmerkelijk. Eerst wordt de naverbranding afgesloten en ik schiet onmiddellijk naar voren in mijn veiligheidsriemen. Dan komen de remklappen naar buiten en weer schiet ik in de richting van het instrumentenbord....
Maar eerst wil de kapitein de operationele eigenschappen van de Mirage III laten zien. „We gaan een paar supersonische kunstjes doen.... Kunt u tegen die versnellingen?"
„Jawel, maar ga niet verder dan 4G (4 x de zwaartekracht).... Ik wil het allemaal bij volle bewustzijn meemaken!"
„O.K.! Niet verder dan 4! Daar gaan we!"
En we „gingen".... Eerst een paar wendingen, waarbij de horizon loodrecht overeind stond, toen een paar min of meer snelle rolvluchten op Mach 1,8, dan 1,6 dan 1,4, alles om te laten zien dat die verbazingwekkende Mirage III al deze supersonische manoeuvres met het grootste gemak uitvoert.
Dan zet Varin opnieuw de remklappen uit en weer schiet ik naar voren.... Op 35.000 voet drijft een wolkenbank; een soort vijandelijk grondgebied met schuimige heuvels waartussen het vliegtuig zijn bliksemsnelle wendingen uitvoert. Ik zie de stuurknuppel naar links bewegen, de horizon schommelt rechts, en komt dan weer netjes op zijn plaats. Dat alles heeft minder dan een seconde geduurd en deze keer heb ik mijn hoofd tegen de overkapping gestoten. Het is onmogelijk om dat kostbare hoofd rechtop te houden tijdens die verschrikkelijke rolvluchten! Bij een draaisnelheid van 430 graden per seconde duurt een volledige rolvlucht iets meer dan 8/10de seconde. Een „zondagsvlieger" kàn eenvoudig niet begrijpen hoe een echte vlieger zijn toestel evenwijdig met de horizon houdt na zo'n snelle wenteling....
Ik begon er nu wel genoeg van te krijgen en toen Varin aankondigde dat we terug moesten keren, vond ik dat heel best....
Het vliegtuig was weer tot rust gekomen en weldra zagen we links de startbaan van Brétigny liggen. Een laatste bocht en we gingen landen.
De bakens kwamen met gepaste snelheid voorbij en twee keer sloeg ik voorover in de riemen, de eerste maal omdat Varin de staartparachute had geopend, en de tweede maal omdat hij sterk remde. In totaal had de Mirage 700 meter nodig van de drie kilometer lange baan....
En terwijl het vliegtuig rustig naar de hangar terugreed, had ik al, onder mijn zuurstofmasker, de glimlach op mijn gezicht van de man die heel goed weet dat er geen draagbaar bij zijn aankomst nodig is....


Na een half uur landden kapitein Vorin en ik veilig en wel op de basis Brétigny.

Mickey en Goofy

KRRRAK!
HIER IS DE KRIK, DIE JE WILDE LENEN, GOOFY.
BEDANKT! IK HEB HEM HARD NODIG; HET PLAFOND MOET GESTUT WORDEN.
NOG EVENTJES! IK ZET DE KRIK ER ONDER.
VLUG!
IK GA EENS OP DE VLIERING KIJKEN, WAT ER MET DIE ZOLDERBALKEN AAN DE HAND IS.

NOU, HET IS ECHT NIET ZO VREEMD DAT DE VLOER HET BEGEEFT! WAT EEN ROMMEL!
GOOFY, WAAR HEB JE TOCH AL DIE TROEP VANDAAN GEHAALD?
IK.. IK VIND HET ALTIJD JAMMER OM IETS WEG TE GOOIEN..
ALS IK JOU WAS, RUIMDE IK DE BOEL VLUG OP. TENZIJ JE EEN PUINHOOP VAN JE HUIS WILT MAKEN...
OH JA?
KRRAK!
EVEN LATER...
ZEG IK HEB HIER EEN KRANT UIT 1880! WAS JE GROOTVADER ÓÓK AL ZO'N VERZAMELAAR?
DAT ZAL DAN WEL.
NOU JA, DOET ER OOK NIET TOE. HM! EEN POSTZEGELALBUM... IK WIST NIET DAT JE GROOTVADER POSTZEGELS SPAARDE.
VOOR ZOVER IK WEET, SPAARDE HIJ NIET EENS GELD!
HÉ! DIT IS EEN ZELDZAME...
IK HEB HIER NIET GENOEG LICHT, EVEN NAAR HET RAAM.
NIET TE GELOVEN! EEN RODE 7 CENTS ZEGEL UIT 1856 VAN DE BANANEN-EILANDEN.
EEN WAT?

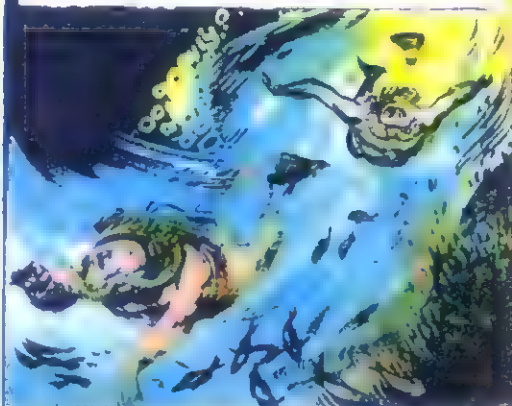
WORDT VERVOLGD

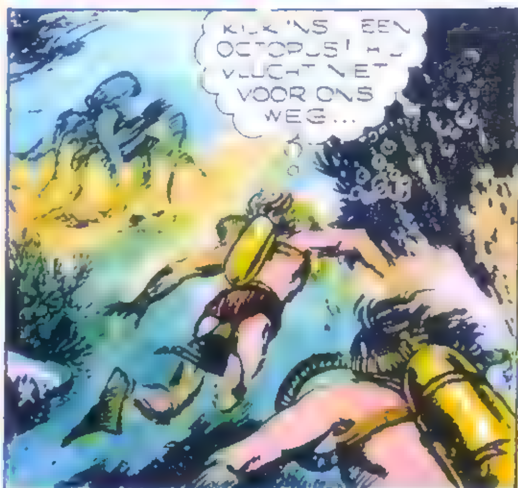
SPIN en MARTY

SPIN EN MARTY ZIJN DOOR KAPITEIN SETH BLANEY UITGENODIGD DIEPZEE TE DUIKEN IN DE GROTE OCEAAN. HET JACHT SEA SPRITE VAN DE KAPITEIN LIGT VOOR ANKER AAN DE KUST BIJ MONTEREY...

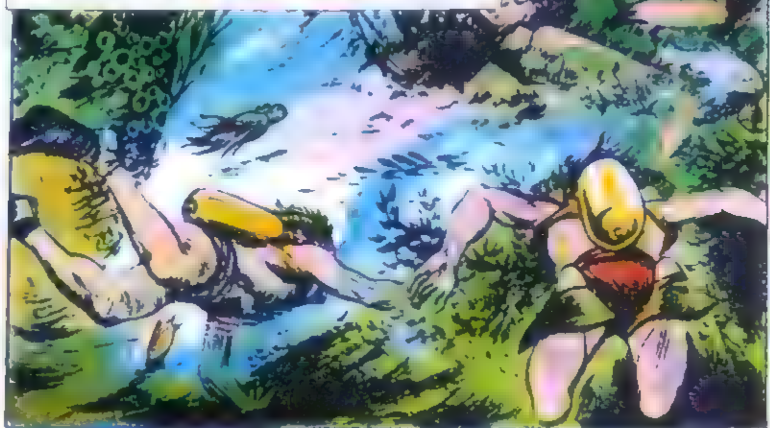
KLAAR VOOR ONDER WATER?

HAAST! IK KOM ER AAN!







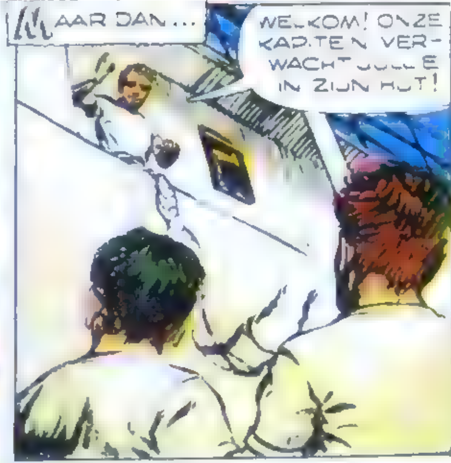






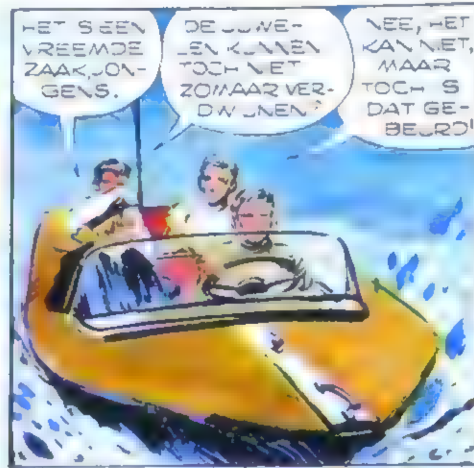

MISSCHIEN ZIJN HET WEL ZEEROVERS!
JA, VAN DE ECHTE, MET BAARDEN EN MESSEN!
VERGEET **DAT** NOU MAAR GAUW!


SCHIP AHOY!
STRAKS ZIJN ZE HELEMAAL NIET OP BEZOEK VAN ONS GESTELD!

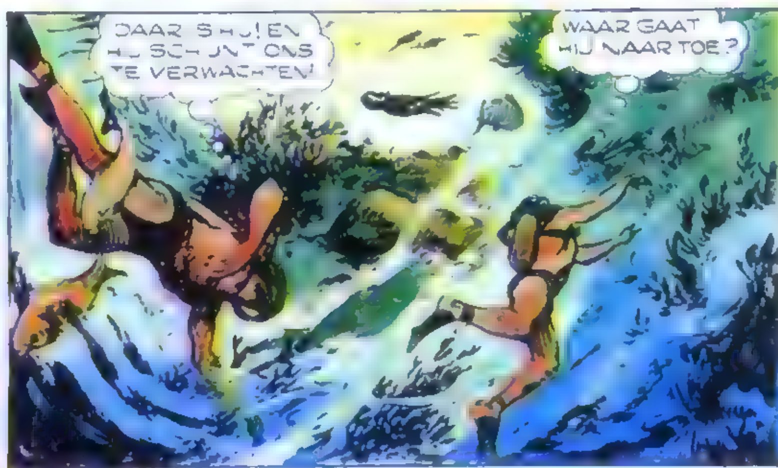

MAAR DAN ...
WELKOM! ONZE KAPITEIN VERWACHT JULLIE IN ZIJN HUT!


ALS DE KAPITEIN VAN DE RED CASTLE ZIJN GASTEN VERWELKOMT HEEFT, VERTELT HIJ HUN EEN SCHOKKEND VERHAAL...
EEN VAN DE VROUWELIJKE PASSAGIERS IS BEROOFD... AL HAAR JUWELEN ZIJN VERDWENEN... HET IS EEN VERVELENDE GESCHIEDENIS!


'K HEB HET HELE SCHIP LATEN DOORZOEKEN... MAAR VAN DE JUWELEN GEEN SPOOR EN TOCH HEEFT **NIEMAND** HET SCHIP VERLATEN!

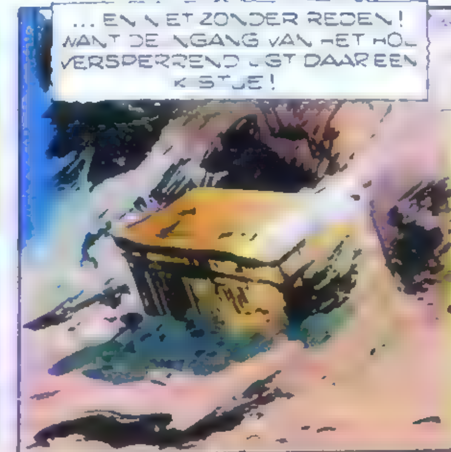

HET IS EEN VREEMDE ZAAK, JONGENS.
DE JUWELEN KUNNEN TOCH NIET ZOMAAR VERDWIJNEN?
NEE, HET KAN NIET, MAAR TOCH IS DAT GEBEURD!


ALS DE RED CASTLE DE VOLGENDE OCHTEND VERTROKKEN IS, DUIKEN DE JONGENS WEER IN ZEE.
TERUG NAAR DE OCTOPUS!


DAAR IS HIJ! EN HIJ SCHIJNT ONS TE VERWACHTEN!
WAAR GAAT HIJ NAAR TOE?


HIJ LOKT ONS WEER NAAR ZIJN HOL...
HIJ IS ONRUSTIG! HIJ ZWEMT SNELLER DAN GISTEREN!


VLAK VOOR HET HOL HOUDT DE OCTOPUS OPEENS ZIJN VAART IN. HET LIJKT WEL OF HIJ KWAAD IS...


... EN NIET ZONDER REDEN! WANT DE INGANG VAN HET HOL VERSPERREND LIGT DAAR EEN KISTJE!



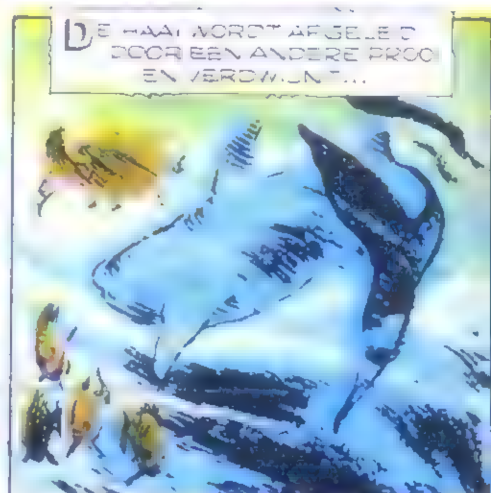


















WORDT VERVOLGD

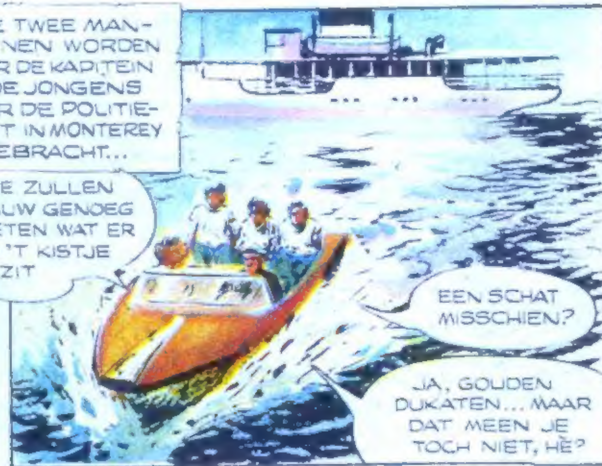

OP EEN TEKEN VAN SPIN ZWEMMEN DE TWEE JONGENS ACHTER DE MANNEN OM...


...EN ALS DE INKTWOLK OPTREKT VALLEN ZE HEN AAN!
ER OP LOS!
WAT GEBEURT ER?
DE GEWEREN! WIJ MOETEN DE GEWEREN TE PAKKEN KRIJGEN!


SPIN EN MARTY HEBBEN DE GEWEREN VEROVERD EN DWINGEN DE TWEE MANNEN NAAR DE OPPERVLAKTE TERUG TE KEREN...
NU ZIJN DE ROLLEN OMGEKEERD!
DIE ELLENDIGE OCTOPUS OOK!


AAN BOORD VAN DE SEA SPRITE WORDEN DE TWEE ONGUUR UITZIENDE DUIKERS GEBOEID...
ZE BEDREIGDEN ONS MET ONDERWATERGEWEREN.
ZE ZOCHTEN OP DE BODEM NAAR EEN KISTJE...


WEER DUIKT MARTY, NU OM HET KISTJE OP TE HALEN...
IK BEN BENIEUWD WAT ER IN ZIT!


DE TWEE MANNEN WORDEN DOOR DE KAPITEIN EN DE JONGENS NAAR DE POLITIEPOST IN MONTEREY GEBRACHT...
WE ZULLEN GAUW GENOEG WETEN WAT ER IN 'T KISTJE ZIT
EEN SCHAT MISSCHIEN?
JA, GOUDEN DUKATEN... MAAR DAT MEEN JE TOCH NIET, HÈ?


EVEN LATER...
JUWELEN!
WIJ VERTROUWDEN DIE KNAPEN AL EEN TIJD NIET. EINDELIJK KUNNEN WE ZE ACHTER DE TRALIES ZETTEN!


DIE AVOND...
...DANKZIJ DE MOED VAN TWEE JONGENS IS DE JUWELENDIEFSTAL OPGELOST. DE HOFMEESTER VAN HET JACHT STAL KOSTBARE SIERADEN VAN RIJKE, VROUWELIJKE PASSAGIERS EN WIERP DEZE IN EEN KISTJE OVERBOORD. LATER PROBEERDEN TWEE HANDLANGERS HET KISTJE OP TE HALEN. ZIJ WERDEN ONDER WATER OVERMEESTERD DOOR DE JONGENS, DIE HEN AFLEVERDEN BIJ DE POLITIE VAN MONTEREY. OOK DE STEWARD IS INMIDDELS GEARRESTEERD...


AARDIG, HÈ, MAAR ZONDER HULP VAN ONZE OCTOPUS WAS DIT AVONTUUR SLECHT VOOR ONS AFGELOPEN!
WE NEMEN MORGEN EEN GROTE PORTIE VIS VOOR HEM MEE!

TOYOTA CROWN

JAPAN wordt nog weleens verweten dat het niet in staat is, iets origineels te bedenken of te maken. Daar zit veel waars in; vroeger werd Europa overstroomd met zeer goedkoop speelgoed en na de oorlog werden enorme hoeveelheden verrekijkers, fototoestellen en motorrijwielen nagemaakt van Europese of Amerikaanse modellen en over de gehele wereld verspreid. Toch kan de kwaliteit van de meeste goederen die van de Europese of Amerikaanse evenaren, terwijl de prijzen meestal veel lager liggen. Originaliteit of vindingrijkheid kan er bij de Japanners echter niet vaak af.

Na die enorme overspoeling van genoemde artikelen, begint Japan een schuchter begin te maken met de afzet van daar gefabriceerde auto's. In ruim één jaar hebben zich al drie merken uit het verre Oosten in ons land aangediend. Het eerst de Isuzu Bellel, waarvan er al meer dan 100 in ons land lopen, voornamelijk als taxi. Daarna kwam de Nippon, die van oorsprong eigenlijk Prince heet, maar herdoopt moest worden omdat er al een NSU-Prinz is. Van deze Nippon is er tot nog toe maar één in Nederland. Als derde Japanner voerde men in ons land de Toyota Crown in, die je hier op de foto ziet.

Deze laatste is een personenwagen van de grootste Japanse autofabriek, Toyota. De Japanse personenwagenindustrie dateert overigens pas van kort na de laatste wereldoorlog: men maakte een soort hutspot van wat Austins, Renaults en Hillmans en zette daarvan een serie auto's in elkaar. Er werden ook nog wat vrachtauto's en bussen gemaakt en in die tijd — ruim 15 jaar geleden — werden er in dit land met zijn vele miljoenen inwoners nog maar 100 personenauto's per jaar gemaakt, een aantal dat inmiddels gestegen is tot over de 400.000. Zo zijn de Japanners nu eenmaal; als ze iets beginnen, pakken ze het meteen groots aan.

Ruim een kwart van dit totaal komt uit de Toyota-fabrieken, die zulke kolossale uitbreidingsplannen hebben, dat ze in 1967 maar liefst 1 miljoen auto's willen maken, dus net zoveel als Europa's grootste autofabriek, de Volkswagen.

De Toyota Crown is de grootste personenwagen van deze fabriek. Hij kreeg een motor van 1900 cc. Verder maken ze de Corona, met een 1500 cc-motor, die je op de 50e RAI in 1965 kunt zien, en dan nog een kleintje, de Publica, die met een 700 cc-motor werd uitgevoerd. Of deze laatste in ons land komt, is nog niet bekend.

De Crown zou, zoals de meeste Japanse artikelen, best uit een Europese fabriek afkomstig kunnen zijn. Niet alleen wat zijn uiterlijk betreft, maar ook technisch komt hij in grote lijnen met onze auto's overeen.

Ook uit Amerika pikten de Japanners een graantje mee, want de Crown kreeg net als de meeste „Amerikanen" een afzonderlijk chassis en een afzonderlijk koetswerk.

Verder is de wagen bijzonder degelijk afgewerkt, zowel het interieur als de motor.

Vrijwel alle onderdelen zijn roestvrij gemaakt; wat de levensduur van deze 4-deurs zespersoonswagen in ons natte landje wel ten goede komt. De tank is verscholen achter de nummerplaat en de dop kan met een koord aan de wagen worden bevestigd. De Toyota Crown is ook als stationcar te krijgen. Hij heeft een elektrisch te bedienen achterraam, dat zowel op het omdraaien van de deursleutel reageert als met een knop op het dashboard kan worden bediend.

TECHNISCHE GEGEVENS:

Motor: Viercilinder, voorin geplaatst, inhoud 1897 cc met een vermogen van 85 pk bij 4600 toeren per minuut. Onderstel: X-vormig chassis, geheel gesynchroniseerde drieversnellingsbak met stuurschakeling. Trommelremmen voor en achter. Afmetingen en gewicht: Lengte 4,61 m, breedte 1,70 m, hoogte 1,46 m, wielbasis 2,69 m, gewicht 1235 kg, tankinhoud 50 liter. Prijzen: Standaard *f* 9775, half luxe *f* 9990, geheel luxe *f* 10.875, stationcar *f* 10.775.



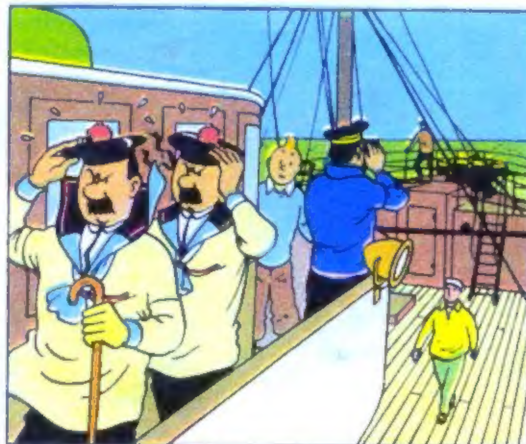


DE SCHAT *van* SCHARLAKEN RACKHAM

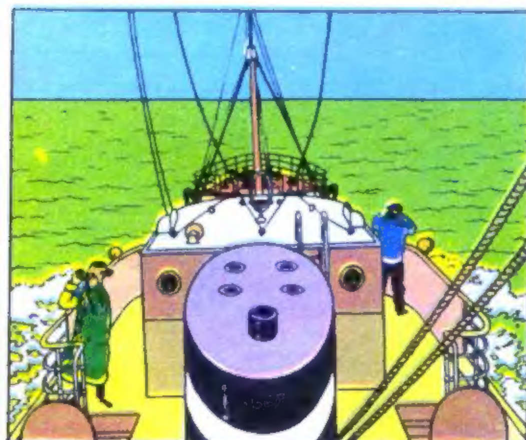
Het eiland waar de schat van Scharlaken Rackham verborgen moet zijn, is niet te vinden. De Jansens hebben een poging gewaagd de plaats te bepalen waar de Sirius zich op het moment bevindt . . . .



Dat betekent, mijne heren, dat we ons op het ogenblik volgens uw berekeningen in de Sint Pieter te Rome bevinden! Daar staat u wel even van te kijken, hè! Laat mij nou maar begaan!



























DE SCHAT *van* SCHARLAKEN RACKHAM





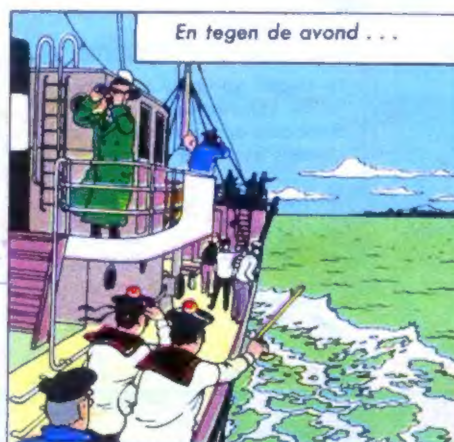




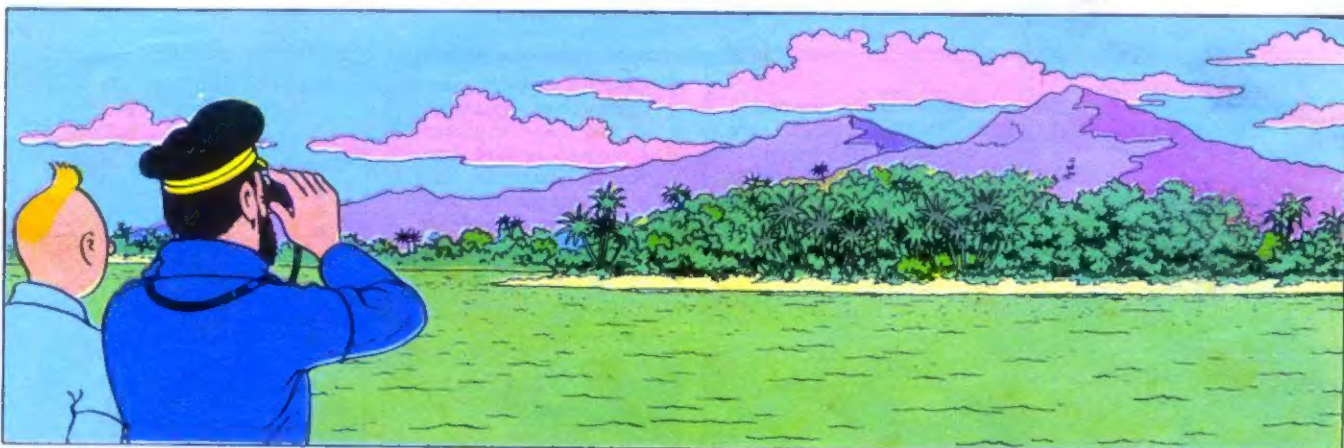


















PEP — Uitgave: De Geïllustreerde Pers N.V. **Nederland:** Stadhouderskade 85, Amsterdam-Z, Postbus 497. Telefoon 020-731361. Prijs 45 ct., per week 35 ct. (postabonnementen / 4,55 per 13 nummers. Giro 330021). **België:** De Geïllustreerde Pers voor België N.V., Generaal Capiaumontstraat 24, Berchem-Antwerpen. Telefoon 396164. P.C.R. 86491. Prijs 7 frank. Het is verboden dit blad op te nemen in een leesportefeuille of daaraan af te staan.